

PAC-FCL Partea 6 - Anexa 44. FCL-T-ATPL&MPL/MPA/TR
AACR No. _____ / _____

CERERE PENTRU ATPL, MPL, CALIFICARE DE TIP, INSTRUIRE, TEST DE ÎNDEMINARE ȘI VERIFICARE DE COMPETENȚĂ(A)

Va rog să completați formularul cu litere mari utilizând cerneală albastră.

Nume:	Aeronavă:	SE: A		H		MP: A		H	
Prenume:		SE: A		H		MP: A		H	
Semnătură:									
Operatiunea									
Tipul licenței deținute:		Checklist:	Înregistrare instruire:		Calificare de tip:				
Număr licență:		Test de îndemânare:		Calificare de clasă:				IR:	
Statul de emitere a licenței:				Verificare de competență:				ATPL:	

1	Instruire teoretică pentru editarea calificării de clasă și tip făcută în timpul acestei perioade
De la:	La:
Nota obținută:	% (Promovare 75%):
Semnătură HT:	Nume/prenume cu litere mari:
2	FSTD
FSTD (tip aeronavă):	Trei sau mai multe axe: Da Nu
Fabricant FSTD:	Sistem sau mișcare: Da Nu
Operator FSTD:	Cod ID FSTD :
Timp total de instruire la comandă:	Apropiere instrumentală la aerodrom la o altitudine sau înălțime de decizie :
Locație, dată și oră:	Tip și număr licență:
Instructor calificare de tip	Instructor calificare de clasă
Semnătură instructor:	Nume/prenume cu litere mari:

3	Flight training: in the aircraft	in the FSTD (for ZFTT)
Tip aeronavă:	Înregistrare:	Timp de zbor la comenzi:
Decolare:	Aterizare:	Aerodrom folosit pentru instruire (decolare, apropiere și aterizare):
Ora de decolare:	Ora de aterizare:	
Locația și data:	Tip și număr licență: deșinută:	
Instructor calificare de tip	Instructor calificare cde clasă	
Semnătură instructor:	Nume/prenume cu litere mari:	

4	Test de îndemânare	Verificare de competență
Detalii test de îndemânare sau verificare de competență:		
Aerodrom:	Timp de zbor total:	
Ora de decolare:	Ora de aterizare:	
Admis	Admis partial	Respins
Motivul, în caz de nepromovare:		
Locația și data:	Înregistrare aeronavă:	
Număr certificat examinator (dacă este necesar):	Tip și număr licență:	
Semnătură examinator:	Nume/prenume cu litere mari:	

A. INDICAȚII (Apendicele 9 – PARTEA FCL):

- Un solicitant al unui test de îndemânare trebuie să fi primit pregătire pe aceeași clasă sau tip de aeronavă ca cea utilizată la test.
- În cazul în care nu se obține promovarea la toate exercițiile testului după două încercări, este necesară o instruire suplimentară.
- Nu există o limită a numărului de teste de îndemânare ce pot fi încercate.
- Programa, testul de îndemânare și de verificare a competențelor pot fi reduse pentru a acorda o recunoaștere a experienței anterioare pe tipuri de aeronave similare.
- Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unui ATPL, atunci când acest lucru este definit în datele adecvate stabilite conform Part 21 pentru aeronava specifică, se poate acorda o creditare a exercițiilor din testul de îndemânare comune altor tipuri sau variante unde pilotul este deja calificat

6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii de testare sau verificare a competențelor care conțin operații simulate relevante, elaborate și aprobate de autoritatea competentă. Vor fi utilizate simulatoare de zbor complete și alte dispozitive de antrenament, dacă sunt disponibile, astfel cum se prevede în prezenta parte.
7. În timpul verificării competenței, examinatorul verifică păstrarea unui nivel adecvat de cunoștințe teoretice de către titularul calificării de clasă sau de tip.
8. În cazul în care solicitantul alege să rezilieze un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinador, solicitantul trebuie să reia întregul test de îndemânare. În cazul în care testul se încheie din motive considerate adecvate de către examinador, numai acele secțiuni neterminate se testează într-un zbor suplimentar.
9. Examinatorul poate permite solicitantului repetarea a oricărei manevre sau proceduri a testului. Examinatorul poate opri testul în orice etapă dacă consideră că este necesară retestare completă.
10. Solicitantul este obligat să zboare cu aeronava doar dintr-o poziție în care funcționează PIC sau copilot, după caz, și să efectueze testul ca și cum testul de îndemânare / verificare s-ar face în condițiile unui singur pilot. Responsabilitatea pentru zbor se alocă în conformitate cu reglementările naționale.
11. În timpul pregătirii înainte de zbor pentru testare, solicitantul trebuie să stabilească regimul motoarelor și vitezele. Solicitantul îi indică examinadorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt convenite cu examinadorul.
12. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.
13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multiplă sau un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multiplă se efectuează în condiții de echipaj multiplă. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de-al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinadorul sau un instructor.
14. Solicitantul operează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemânare, cu excepția procedurilor anormale și de urgență, care pot fi efectuate ca PF sau PNF, în conformitate cu MCC. Persoana care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave multiplă sau ATPL trebuie să demonstreze și abilitatea de a acționa ca PNF. Solicitantul poate alege fie scaunul din stânga, fie scaunul din dreapta pentru testul de îndemânare, dacă de pe scaunul ales se pot executa toate elementele testului.
15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinador în cazul solicitanților unei ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multiplă sau pentru operațiuni multiplă pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitantul acționează ca PF sau PNF:
- (a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului;
 - (b) un control continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; și
 - (c) stabilirea priorităților și luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranța și reglementările relevante adecvate situației operaționale, inclusiv situațiile de urgență.
16. Testul/verificarea se efectuează în condiții IFR, în cazul în care este inclusă calificarea IR, și, pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial care trebuie verificat este capacitatea solicitantului de a planifica și efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină.
17. În cazul în care un curs pentru o calificare de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfășura pe un FFS și poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă. În acest caz, un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează autorității competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe licența solicitantului.

B. AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ MULTIPILOT

- (a) Următoarele simboluri folosite în acest test înseamnă:

P = pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PNF pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz.

X = pentru acest exercițiu se folosesc simulatoare, dacă sunt disponibile; în caz contrar, se utilizează o aeronavă dacă este adecvată pentru manevra sau procedura respectivă.

P# = în completarea pregătirii, se efectuează inspecția avionului sub supraveghere.

- (b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (→). Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A = Avion

FFS = Simulator complet de zbor

FTD = Echipament de pregătire pentru zbor

OTD = Alte echipamente de pregătire

- (c) Dacă revalidarea / reînnoirea unui IR este inclusă în testul de îndemânare sau în testul de verificare a competenței, elementele marcate cu asterisc (*) se execută folosind referințe instrumentale. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR.

- (d) Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.

- (e) FFS sau un FNPT II trebuie utilizat doar pentru pregătire practică în cazul calificărilor de clasă/tip sau în cazul avioanelor cu mai multe motoare, doar dacă această pregătire face parte dintr-un curs aprobat de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(i) calificarea FFS sau FNPT II, în conformitate cu cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

(ii) calificările instructorilor;

(iii) numărul de ore de pregătire pe FFS sau FNPT II asigurate în cadrul cursului; și

(iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire.

- (f) Manevrelor și procedurilor includ MCC pentru avioane multiplă și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multiplă.

- (g) Manevrelor și procedurilor se desfășoară ca pilot unic pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni cu un singur pilot.

(h) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, dacă un test de îndemânare sau o verificare a competenței se efectuează în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot. Dacă se au în vedere privilegiile de pilot unic, trebuie efectuate suplimentar, ca pilot unic, manevrele/procedurile de la 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4.

(i) În cazul unei calificări de tip limitate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (e), solicitantii trebuie să îndeplinească aceleași condiții ca alți solicitanți ai calificării de tip, cu excepția exercițiilor practice legate de fazele de decolare și de aterizare.

(j) Pentru a obține sau a menține privilegii PBN, una dintre apropiieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

C. LIMITĂRI – orientativ:

Înălțime:

În general -	±100 ft;
Începerea ratării la înălțimea de decizie -	+50 ft / -0 ft;
Înălțimea minimă de coborâre / altitudine -	+50 ft / -0 ft

Drum magnetic:

După mijloace radio -	±5°
Pentru deviații "unghiulare"	deviație jumătate de scală azimut și pantă de coborâre (ex. LPV, ILS, MLS, GLS)
deviații „liniare” 2D (LNAV) și 3D (LNAV / VNAV)	abaterea/deviația de la drumul obligat se limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviații scurte de la acest standard până la maximum 1 dată valoarea RNP.
deviații verticale lineare 3D (ex. RNP APCH (LNAV / VNAV) utilizând funcția VNAV barometrică)	maximum – 75 ft sub profilul vertical în orice moment și maximum + 75 ft peste profilul vertical la maximum 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului.

Cap magnetic:

Cu toate motoarele în funcțiune -	±5°
Cu simularea cedării unui motor -	±10°

Viteză:

Cu toate motoarele în funcțiune -	±5 kt
Cu simularea cedării unui motor -	+10 kt /-5kt

D. CERINTE SPECIFICE FUNCȚIE DE CATEGORIA DE AERONAVE

(1) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu mai mulți piloți precum și în cazul celor cu un singur pilot, solicitantul trebuie să treacă toate secțiunile testului de îndemânare sau de verificare a competenței. Nepromovarea a mai mult de 5 puncte impune solicitantului să efectueze din nou întregul test sau verificare. Orice solicitant care nu promovează 5 sau mai puține puncte trebuie să reia punctele nepromovate. Nepromovarea a oricărui punct, în cazul retestării sau re-verificării, inclusiv acele elemente care sunt nepromovate dintr-o încercare anterioară, duce la solicita reexecutarea întregului test. Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. În cazul în care solicitantul nu promovează sau nu execută punctul 6, calificarea de tip este eliberată fără privilegiu CAT II sau CAT III. Pentru a extinde privilegiile de calificare de tip pe CAT II sau CAT III, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 6 pe tipul corespunzător de aeronavă.

F. CONȚINUTUL ANTRENAMENTULUI / TESTUL DE ABILITATE / VERIFICAREA COMPETENȚEI

1. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = Antrenat ca PIC sau copilot precum și ca PF și PM

OTD = Pentru acest exercițiu pot fi utilizate alte dispozitive de antrenament

X = Pentru acest exercițiu se va utiliza un FFS; în caz contrar, se utilizează un avion dacă este adecvat pentru manevră sau procedură

P # = Instruirea trebuie completată de inspecția supravegheată a avionului

(b) Pregătirea practică se va desfășura cel puțin la nivelul echipamentului de antrenament prezentat ca (P) sau poate fi efectuat pe orice nivel superior al echipamentului indicat de săgeată (---->).

Următoarele abrevieri sunt utilizate pentru a indica echipamentul de antrenament utilizat:

A = avion

FFS = simulator de zbor complet

FSTD = dispozitiv de antrenament de simulare a zborului

(c) Punctele marcate cu stea (*) din secțiunea 3B precum și cele pentru multi-motor din secțiunea 6, vor fi zburate numai folosindu-se instrumente, dacă revalidarea/reînnoirea unui IR este inclusă în testul de îndemânare sau de verificare a competenței. Dacă punctele marcate cu stea (*) nu sunt zburate instrumental, în timpul testului de îndemânare sau a verificării de competență și atunci când nu există creditarea privilegiilor IR, calificările de clasă sau tip vor fi limitate la VFR.

(d) Secțiunea 3A trebuie completată pentru a revalida o calificare de clasă sau tip multi-motor, numai VFR, în cazul în care în ultimele 12 luni nu a fost finalizată 10 sectoare de rută. Secțiunea 3A nu este necesară dacă secțiunea 3B este completată.

(e) În cazul în care litera „M” apare în coloane, aceasta indică un exercițiu obligatoriu sau o alegere din care trebuie selectate mai multe exerciții.

(f) Se utilizează un FSTD pentru pregătirea practică pentru calificările de tip sau clasa ME, dacă fac parte dintr-un curs aprobat clasificare de clasă sau tip. Următoarele considerații se vor aplica aprobării cursului:

(i) calificarea FSTD, astfel cum este stabilită în cerințele relevante din anexa VI (partea-ARA) și anexa VII (partea-ORA);

(ii) calificările instructorilor;

(iii) cantitatea de ore de instruire FSTD oferită în cadrul cursului; și

- (iv) calificările și experiența anterioară pe tipuri similare ale piloților într-un curs de instruire.
- (g) Dacă se solicită pentru prima dată privilegii pentru operare MP, piloții care dețin privilegii SP trebuie să:
- (1) parcurgă un curs de trecere care conține manevre și proceduri, inclusiv MCC, precum și exercițiile din secțiunea 7 având la bază o pregătire la nivel TEM, CRM și HP la un ATO; și
 - (2) să promoveze o verificare a competenței în operațiuni multipilot.
- (h) Dacă se solicită pentru prima dată privilegii pentru operațiuni SP, piloții care dețin privilegii MP trebuie instruiți la un ATO și verificați în următoarele manevre și proceduri suplimentare operațiunilor cu un singur pilot:
- (1) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B; și
 - (2) pentru avioanele ME, 1.6, secțiunea 6 și, dacă este cazul, o apropiere din secțiunea 3.B.
- (i) Piloții care dețin privilegii atât pentru operațiuni SP, cât și pentru cele MP, în conformitate cu punctele (g) și (h), pot revalida privilegiile pentru ambele tipuri de operațiuni, completând o verificare a competenței în operațiunile MP pe lângă exercițiile menționate la punctele (h)(1) sau (h)(2), după caz, în operațiunile SP.
- (j) Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenței numai în operațiuni MP, calificarea de tip se limitează la operațiuni MP. Restricția trebuie eliminată atunci când piloții respectă litera (h).
- k) Instruirea, testarea și verificarea trebuie să urmeze tabelul menționat mai jos.
- (1) Instruire la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru privilegii SP
 - (2) Instruirea la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru privilegii MP
 - (3) Instruirea la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru piloții care dețin privilegii de SP care dorește pentru prima dată privilegii MP (curs de trecere)
 - (4) Instruirea la un ATO, testarea și verificarea cerințelor pentru piloții care dețin privilegii MP care dorește pentru prima dată privilegii SP (curs de trecere)
 - (5) Instruire la un ATO și verificarea cerințelor pentru revalidarea și reînnoirea combinată a privilegiilor SP și MP
- (l) Pentru a stabili sau menține privilegiile PBN, o apropiere trebuie făcută la RNP APCH. În cazul în care un RNP APCH nu este aplicabil, acesta trebuie efectuat într-un FSTD echipat corespunzător. Prin derogare de la paragraful de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenței pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exercițiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricția va fi ridicată dacă pilotul a finalizat o verificare a competenței, inclusiv un exercițiu RNP APCH.

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. pentru calificare de tip/ATPL/MPL	
MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat in FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
SECȚIUNEA 1					
1 Pregătirea zborului	OTD P				
1.1. Calcularea performanțelor					
1.2. Inspecția vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției	OTD P#	P			
1.3 Inspecția carlingii	P--->	--->			
1.4 Folosirea listei de verificare înaintea pornirii motoarelor, procedurile de demarare, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și comunicații	P--->	--->		M	
1.5 Rulajul în conformitate cu controlul traficului aerian sau cu instrucțiunile instructorului	P--->	--->			
1.6 Verificări înaintea decolării	P--->	--->		M	
SECȚIUNEA 2					
2. Decolări	P--->	--->			
2.1. Decolări normale cu diferite configurații ale flapsurilor, inclusiv decolarea rapidă					
2.2* Decolarea instrumentală; trecerea la zborul instrumental este necesară în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă	P--->	--->			
2.3. Decolarea cu vânt lateral	P--->	--->			
2.4. Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)	P--->	--->			
2.5. Decolări cu simularea cedării unui motor: 2.5.1* imediat după atingerea vitezei V2	P--->	--->			
<i>(Pentru avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport sau ca avioane din categoria commuter, nu se simulează cedarea motorului decât după ce se atinge o înălțime minimă de 500 ft deasupra capătului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în privința masei la decolare și altitudinii densimetrice, instructorul poate simula cedarea unui motor la scurt timp după atingerea vitezei V2)</i>					
2.5.2* între V1 și V2	P	X		M FFS only	
2.6* Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă înaintea atingerii vitezei V1	P--->	---> X		M	
SECȚIUNEA 3					
3 Manevre și proceduri de zbor	P--->	--->			
3.1 Zbor manual cu și fără directori de zbor (fără pilot automat, fără autothrust/autothrottle și la diferite control laws, acolo unde este cazul)					
3.1.1 La diferite viteze (inclusiv zborul încet) și altitudini în anvelopa de instruire FSTD	P--->	---> X			
3.1.2 Întoarceri bruște folosind unghi de 45 °, de la 180° la 360° la stânga și la dreapta	P--->	---> X			
3.1.3 Întoarcere cu și fără spoilere	P--->	---> X			
3.1.4 Procedurile instrumentale de zbor și de manevre instrumentale, inclusiv decolarea și aterizarea instrumentală precum și apropierea la vedere	P--->	---> X			
3.2 Tuck under și Mach Buffet la atingerea numărului Mach critic și alte caracteristici de zbor specifice avionului (ex. ruliul olandez).	P--->	---- >X nu trebuie utilizat un avion pentru		FFS only	

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. pentru calificare de tip/ATPL/MPL	
MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat in FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
		acest exercițiu			
3.3 Operarea normală a sistemelor și comenzilor panoului inginerului- mecanic de bord	OTD P--->	---->			
3.4 Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme:				M	Se va selecta un minim obligatoriu de 3 exerciții anormale între 3.4.0 și 3.4.14 inclusiv
3.4.0 Motorul (dacă este necesar elicea)	OTD P--->	--->			
3.4.1 Presurizarea și aerul condiționat	OTD P--->	--->			
3.4.2 Sistemul Pitot/static	OTD P--->	--->			
3.4.3 Sistemul de combustibil	OTD P--->	--->			
3.4.4 Sistemul electric	OTD P--->	--->			
3.4.5 Sistemul hidraulic	OTD P--->	--->			
3.4.6 Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	OTD P--->	--->			
3.4.7 Sistemul anti-givraj și de degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie	OTD P--->	--->			
3.4.8 Pilotul automat/Sistemul director de zbor (flight director)	OTD P--->	--->		M (doar pentru SP)	
3.4.9 Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și sistemele de creștere a stabilității	OTD P--->	--->			
3.4.10 Sistemul de avertizare a apropierei periculoase de sol, radarul meteo, radio- altimetrul, transponderul	OTD P--->	--->			
3.4.11 Echipamentele radio de navigație, instrumentele de zbor sistemul de management al zborului	OTD P--->	--->			
3.4.12 Trenul de aterizare și sistemul de frânare	OTD P--->	--->			
3.4.13 Sistemul de flaps și slats	OTD P--->	--->			
3.4.14 Unitatea alimentare suplimentară (APU)	OTD P--->	--->			
Spațiu lăsat intenționat liber					
3.6 Proceduri anormale și de urgență:				M	Se va selecta un minim obligatoriu de 3 exerciții anormale între 3.6.1 la 3.6.9 inclusiv
3.6.1 Exerciții de incendiu, de ex. motor, APU, cabină, compartiment cargo, cabina de pilotaj, aripă și sistemul electric, incluzând evacuarea	P--->	--->			
3.6.2 Controlul și evacuarea fumului	P--->	--->			
3.6.3 Defecțiuni ale motorului, oprirea și repornirea motorului la o înălțime de siguranță	P--->	--->			
3.6.4 Largare combustibil (simulare)	P--->	--->			
3.6.5 Vânt de forfecare la decolare/aterizare	P	X		FFS only	
3.6.6 Depresurizarea simulată a cabinei/coborâre de urgență	P--->	--->			
3.6.7 Incapacitatea unui membru al echipajului	P--->	--->			
3.6.8 Alte proceduri de urgență așa cum sunt prezentate în manualul de zbor al avionului	P--->	--->			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. pentru calificare de tip/ATPL/MPL	
MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat în FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
3.6.9 Eveniment ACAS	OTP P--->	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		FFS only	
3.7 Pregătire pentru revenirea din atitudini de zbor critice	P	X			
3.7.1 Revenire din angajare în următoarele situații: - configurație de decolare; - configurație lisă la joasă altitudine; - configurație lisă la altitudine maximă de operare; și - configurația de aterizare	FFS calificat numai pentru sarcina de instruire	X nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu			
3.7.2 Următoarele exerciții de revenire: - revenire din poziția de cabraj la diferite unghiuri de înclinare a aripii; și - revenire din poziția de picaj la diferite unghiuri de înclinare a aripii	FFS calificat numai pentru sarcina de instruire	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		FFS only	
3.8 Proceduri de zbor instrumental					
3.8.1* Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC	P--->	--->		M	
3.8.2* Proceduri de așteptare	P--->	--->			
3.8.3* Operațiuni 3D până la DH/A de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere					
Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie efectuată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 3.9.3.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).";					
3.8.3.1* Manual, fără sistemul director de zbor	P--->	--->		M (skill test only)	
3.8.3.2* Manual, cu sistemul director de zbor	P--->	--->			
3.8.3.3* Cu pilotul automat	P--->	--->			
3.8.3.4* Manual, cu un motor simulat inoperant; defectarea motorului trebuie simulată în timpul apropierei finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă Pentru avioanele care nu au fost certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria commuter (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării defectării unui motor și procedura subsecventă de ratare se inițiază împreună cu apropierea de neprecizie conform descrierii de la punctul 3.8.4 Procedura de ratare se inițiază în momentul atingerii înălțimii publicate de trecere peste obstacole (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei înălțimi/altitudinii minime de coborâre (MDH/A) de 500 ft deasupra pragului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula defectarea unui motor în conformitate cu 3.8.3.4.	P--->	--->		M	
3.8.4* 2D Operațiuni până la MDH/A	P*--->	--->		M	
3.8.5 Apropiere cu manevre la vedere (circling) în următoarele condiții: (a)* apropiere până la altitudinea minimă de apropiere cu manevre la vedere pentru aerodromul în cauză, în conformitate cu facilitățile locale de apropiere instrumentală, în condiții de zbor instrumental simulat; urmată de: (b) apropiere cu manevre la vedere până la o altă pistă poziționată la cel puțin 90° față de axul apropierei finale	P*--->	--->			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. pentru calificare de tip/ATPL/MPL	
MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat in FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat	
folosit la litera (a), la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea cu manevre la vedere. Observație: dacă (a) și (b) nu sunt posibile din motive ATC, se poate simula un exercițiu în condiții de vizibilitate redusă.						
SECTION 4 - PROCEDURI DE APROPIERE ÎNTRERUPTĂ						
4. Proceduri de apropiere întreruptă	P*--->	--->				
4.1. Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* în timpul unei operațiuni 3D la atingerea înălțimii de decizie						
4.2* Mergeți în cerc cu toate motoarele în operare* din diferite etape în timpul unei apropieri instrumentale						
4.3. Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*--->	--->				
4.4* Procedura manuală de ratare cu simularea motorului critic inoperant după o apropiere instrumentală la atingerea DH, MDH sau MAPt	P*--->	--->		M		
4.5 Aterizare respinsă cu toate motoarele în operare: - de la diferite înălțimi sub DH / MDH; - după touchdown (aterizare blocată) La avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria transport (JAR / FAR 25) sau ca avioane din categoria navetiști (SFAR 23), aterizarea respinsă cu toate motoarele în operare trebuie inițiată sub MDH / A sau după touchdown.	P--->	--->				
SECTION 5 - ATERIZĂRI						
5. Aterizări	P					
5.1. Aterizări normale* cu stabilirea reperelor vizuale la atingerea DA/H în urma unei proceduri de apropiere instrumentală						
5.2 Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziție out-of-trim	P--->	nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		FFS only		
5.3 Aterizări cu vânt lateral (a/ c dacă este posibil)	P--->	--->				
5.4 Zbor în zona de așteptare și aterizare fără flaps și slats sau cu flaps și slats parțial extinse	P--->	--->				
5.5 Aterizare cu simularea motorului critic inoperant	P--->	--->		M		
5.6 Aterizare cu două motoare inoperante: — avioane cu 3 motoare: motorul central și 1 motor lateral, dacă este posibil în conformitate cu datele AFM; — avioane cu 4 motoare: 2 motoare de pe aceeași parte	P	X		M Numai FFS - numai test de îndemânare		
Observații generale: Cerințe speciale pentru extinderea unei calificări de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 200 ft (60 m), și anume operațiuni Cat II/III.						
SECȚIUNEA 6 - AUTORIZARE ADIȚIONALĂ LA O CALIFICARE DE TIP PENTRU APROPIERI INSTRUMENTALE PÂNĂ LA O ÎNĂLȚIME DE DECIZIE MAI MICĂ DE 60 M (200 FT) (CAT II/III)						
Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropiierilor instrumentale până la o înălțime de decizie (DH) mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și a procedurilor de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele avionului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).						
6.1* Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată	P*--->	-->X nu trebuie utilizat un avion pentru acest exercițiu		M*		
6.2* Apropii CAT II/III: în condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Se respectă procedurile standard de coordonare a echipajului (împărțirea sarcinilor, proceduri	P--->	--->		M		

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ			Test de îndemânare/verif. pentru calificare de tip/ATPL/MPL	
MANEVRE/PROCEDURI	FSTD	A	Inițiale instructor când este finalizată instruirea	Verificat sau testat in FSTD or A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
„call out”, supravegherea reciprocă, schimbul de informații și susținerea)					
6.3* Procedura de ratare: după apropierea indicate la punctul 6.2 la atingerea DH. Pregătirea trebuie să includă de asemenea o procedură de ratare cauzată de RVR insuficientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a avionului față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită și cedarea echipamentului de sol/de bord înainte atingerii DH, și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord	P--->	--->		M	
6.4* Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată	P--->	--->		M	

NOTA: Operațiunile CAT II / III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene.

Declar pe propria răspundere am primit de la solicitant, conform FCL.1030 (b)(3)(i) informații cu privire la pregătirea și experiența acestuia și am constatat că este eligibil pentru verificarea practică solicitată.

Nume, prenume EXAMINATOR		Semnătura		Nr. Autorizație Nr. Licență	
Loc examiner	L/H	☐	R/H	☐	Rear ☐

Notă: Pregătire practică va fi confirmată prin documentele de calificare de tip conținute în OM Partea D, completate corespunzător.